Die verkehrspolitischen Donauprobleme in ihrer Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Würde

eines Doktors der Staatswissenschaften

der

Rechts- und wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät

der

Universität Rostock i. M.

vorgelegt von

MARTIN KORTH
Berlin.

Referent: **Prof. Dr. Mannstaedt.**

Auszug.

ROSTOCK i. M. 1925.

Die verkehrspolitischen Donauprobleme in ihrer Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft.

Der gegenwärtige Zustand der Donau als Verkehrsweg.

Technische Grundlagen.

In den ungünstigen verkehrsgeographischen Gegebenheiten der Donauwasserstraße, sowohl hinsichtlich der Flußrichtung als auch des Mündungsgebietes, sind zunächst die Ursachen für die geringe Verkehrsentwicklung auf dem Strom zu suchen. Für die Verkehrsabwicklung dagegen ist die für die Schiffahrt vorhandene technische Beschaffenheit der Donau bestimmend, die infolge der Verschiedenartigkeit der einzelnen Stromstrecken einem durchlaufenden Schiffahrtsbetrieb hindernd entgegentritt. Während der untere Donauabschnitt eine Durchschnittstiefe von ca. 3—6 m aufzuweisen hat, variieren die Schiffswasserstände im sogn. mittleren Donaubecken und den anschließenden Flußabschnitten von 1,60 m bis 1,80 m bei niedrigstem Wasserstand, wozu noch der Nachteil störender Schiffahrtshindernisse, wie des Eisernen Tores, des Aschacher- und Brandstätter Kachlets u. a. hinzutritt, die eine stets wechselnde Auslastung des Schiffsmaterials und verschieden starke Betriebskräfte erfordern.

Der deutsche Donauabschnitt, erst von Regensburg ab für den modernen Schiffahrtsverkehr brauchbar, besitzt eine geringste Fahrtiefe von ca. 1,20 m. Drei von einander abweichende Flußcharaktere, eine Felsstrecke, das sogn. bayerische Kachlet und zwei Arten von Kiesstrecken mit verschieden großem Gefälle, stellen sich hier der Abwicklung des Verkehrs hemmend entgegen.

Politische Grundlagen.

Der internationale Charakter der Donau gibt den Verkehrsverhältnissen auf dem Strom von vornherein einen politischen Anstrich, der seinen Ausdruck in der zwischenstaatlichen Regelung der Rechtsverhältnisse und der technischen Verbesserung der Donau findet.

Vor dem Kriege wurde diese internationale Regelung durch die im Pariser Friedensvertrag von 1856 eingesetzte „Europäische Donaukommission“ und die „Uferstaatenkommission“ angestrebt, von denen nur die erstere, deren Betätigungsdauer durch eine Reihe weiterer Verträge bis zum Ausbruch des Weltkrieges verlängert wurde, praktische Bedeutung erlangt hat. Ihr Wirkungs-

feld erstreckte sich jedoch nur auf den unteren Teil der Donau. (Mündungsgebiet) Für die übrigen Abschnitte war ein zwischenstaatlicher Rechtszustand und einheitliche Stromverbesserungen nicht zu erreichen.

Nach dem Kriege wird ein neuer Versuch durch Einsetzung der „Internationalen Donaukommission" durch den Versailler Vertrag von 1919 und Ausarbeitung einer neuen Donauschiffahrtsakte unternommen, in der zwar der Grundsatz der Internationalität der Donau proklamiert wird, deren Auswirkungen jedoch noch kein abschließendes Urteil zulassen.

Verkehrswirtschaftliche Grundlagen.

Die verkehrswirtschaftliche Leistung der Donauwasserstraße (Höchstverkehr 1912 auf dem bayerischen Stromabschnitt 433 000 t, tonnenkilometrische Leistung 1913: 46 503 959 tkm) ist im Vergleich mit anderen Wasserstraßen äußerst gering. Von den Donauverkehrsgütern sind für die deutsche Wirtschaft im Bergverkehr landwirtschaftliche Erzeugnisse (1913: Getreide mit 36%, 1923: Holz mit 43% des Gesamtverkehrs), im Talverkehr Industrieerzeugnisse (1913: Eisen- und Eisenwaren mit 42%, 1923: Salz mit 25% und Eisen und Eisenwaren mit 20% des Gesamtverkehrs) von Wichtigkeit.

Bei einem Vergleich der Gesamtein- und -ausfuhr Deutschlands und der auf der Donau abgewickelten Ein- und Ausfuhr mit den Balkanstaaten wird sodann die spezielle Bedeutung der Donau für die deutsche Wirtschaft gezeigt, ferner auch der Anteil, den die einzelnen deutschen Wirtschaftszentren am Donauverkehr nehmen. Die effektive Leistungsfähigkeit der Donau wird zum Schluß des Abschnittes durch Gegenüberstellung von Donaufrachten einerseits und Eisenbahn- und Seeschiffahrtsfrachten andererseits in theoretischer Weise veranschaulicht.

Die mit der Erweiterung des Donauverkehrs zusammenhängenden Probleme.

Die Erweiterungsbestrebungen in technischer Hinsicht.

Diese gehen einmal auf rein technische Stromverbesserungen, zum andern auf den Bau leistungsfähiger Kanäle hinaus. Von den ersteren sind als einheitlich unternommen die von 1868—1902 durch die „Europäische Donaukommission" ausgeführten Arbeiten zu nennen, ferner die Regulierungsbauten am Eisernen Tor und an den Schiffahrtshindernissen. Von deutscher Seite aus wurden mannigfaltige Bauarbeiten am „bayerischen Kachlet" und den „Kiesstrecken" vorgenommen.

Die wichtigsten Probleme stellen die geplanten und teilweise schon in Angriff genommenen Kanalprojekte zur Donau dar, die

in zwei Kategorien, die „deutschen“ und „österreichischen“ Kanäle geteilt, unter besonderer Berücksichtigung des Rhein-Main-Donau-Kanals einer der geschichtlichen Entwicklung folgenden Untersuchung unterzogen werden.

Die Bestrebungen in politischer Hinsicht.

Von den am Ausbau der Donau interessierten Großmächten macht sich der englische Einfluß besonders bemerkbar. Fast sämtliche Donauschiffahrtsgesellschaften sind in letzter Zeit in englischen Besitz übergegangen.

Auch Frankreich versucht durch den Bau eines großen Industrie- und Handelshafens in Budapest an der Donau festen Fuß zu fassen. Durch den alle übrigen Kanalprojekte an Bedeutung überragenden Rhein-Main-Donau-Kanal dürfte jedoch Deutschland in Zukunft eine beherrschende Stellung einnehmen und der Lösung des Problems einer Erweiterung des Donauverkehrs am weitgehendsten gerecht werden.

Die Auswirkungen in verkehrswirtschaftlicher Hinsicht.

Durch die technischen Verbesserungen wird die Schaffung einer gleichmäßig verlaufenden Fahrbahn ermöglicht und hierdurch wiederum eine gleichmäßigere Belastung des Schiffsmaterials unter gleichzeitiger Verringerung der Betriebskosten. Dies bedeutet ökonomisch gesehen eine Steigerung der Verkehrsfrequenz in einer und die Zunahme des Güteraustausches in anderer Hinsicht.

In greifbarerer Form lassen sich die Vorteile für die deutsche Volkswirtschaft bei einer Betrachtung des wirtschaftlichen Wertes der projektierten Kanäle erkennen. Von den „österreichischen“ Kanälen würde insbesondere die mitteldeutsche Industrie Vorteile ziehen. Die sich hieraus ergebenden Möglichkeiten werden nur kurz gestreift. Die deutschen Kanäle eröffnen naturgemäß die größten Aussichten für eine Steigerung des Donau-Ex- und -Importes, unter ihnen wieder in hervorragendem Maße der Rhein-Main-Donau-Kanal.

Auf Grund von Frachtengegenüberstellungen werden die Möglichkeiten eines erhöhten Güteraustausches zwischen Deutschland und den Balkanstaaten angedeutet, und zwar zunächst in räumlicher Hinsicht durch die Verschiebungen zwischen Versand- und Empfangsgebieten, sodann in sachlicher Hinsicht durch die Heranholung und Gewinnung neuer Verkehrsmengen.

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN